LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS:
PARIS.... Un an. **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER. — **20** fr. — **10** fr. »

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 11, rue Hautefeuille, PARIS

28 Mai 1899 — N° 37

(Cliché J. Beau.)

A LA RÉUNION DES GRANDS PRIX INTERSCOLAIRES AU RACING-CLUB (18 MAI)

M. ÉDOUARD TAUZIN (LYCÉE HOCHE), BAT LE RECORD DU SAUT A LA PERCHE EN FRANCHISSANT 3m05. (Voir l'article page 441.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"Après la Lutte, les Poids!"

NOËL LE GAULOIS,
Champion du monde.

On s'est rendu en foule aux séances qu'ont rendu inoubliables les rencontres émouvantes des Constant le Boucher, des Sabès, des Laurent de Beaucaire, des Pytlasinski, etc.; on a admiré, autant qu'il convenait, la puissance physique de ces hommes, et quelquefois même le savoir dont ils ont fait preuve dans la conduite de leurs évolutions vigoureuses, enfin on a taillé à la lutte et à ses lutteurs un succès jusqu'alors inconnu d'eux.

A côté de celà, les sports auxquels la chance n'accorde guère ses faveurs continuaient leur petit train-train habituel, enviant au sport si fêté la moindre parcelle de son succès. Au nombre de ces sports se trouve l'athlétisme, ce compagnon de la lutte, qui attend depuis fort longtemps qu'on veuille bien en France lui réserver la plus modeste des manifestations, à seule fin de pouvoir, lui aussi, se mettre tant soit peu en lumière.

En effet, rien n'a jamais été risqué dans notre pays pour encourager la pratique de l'athlétisme; à quoi celà tient-il? Ce sport est pourtant un de ceux dont l'exercice donne les meilleurs résultats au point de vue du développement musculaire et, ce faisant, qui contribue à former des hommes robustes et bien constitués. Il est vrai qu'en France, où l'on se soucie fort peu de l'augmentation du nombre des citoyens, on paraît s'inquiéter encore moins de leur qualité: il est bien entendu qu'en m'exprimant ainsi je n'entends parler que de la valeur physique.

A l'étranger il n'en est pas de même, on ne manque aucune occasion de s'occuper de l'amélioration de la race et des épreuves de tous genres, organisées aussi souvent que possible, stimulent la jeunesse et l'incitent à s'exercer un peu à tout.

Des championnats de force ont été disputés ces dernières années à Bruxelles et à Vienne, nos athlètes, exemple : Noël le Gaulois, Bonnes et bien d'autres y ont remporté de belles victoires: les deux que je cite ont même été proclamés champions du monde: Noël dans le championnat de Bruxelles et Bonnes dans celui de Vienne. Ces concours, parfaitement organisés, avaient attiré beaucoup de monde, et l'attrait qu'ils ont procuré a été de tout premier ordre.

Or, avec de tels précédents, ne pourrait-on pas ici accorder à l'athlétisme le moyen de se faire valoir publiquement? si oui, le spectacle de la mise à l'œuvre du monde de la force sera loin d'être banal.

En admettant que l'épreuve soit internationale — et il faut qu'elle le soit pour la grandeur de son intérêt — les athlètes étrangers ne feront point défaut.

Au récent championnat de Milan, un jeune sibérien du nom d'Elisseief, habitant Ouffa, est venu se mesurer avec les athlètes engagés dans la dite épreuve. On juge du déplacement! Elisseief n'a pas eu à le regretter car il est retourné dans son pays avec le titre de champion, auquel étaient attachés plusieurs prix importants.

On le voit, les athlètes étrangers se dérangeraient assez facilement et sans aller les chercher au fond de la Russie, on trouverait en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Suède, en Italie, en Angleterre et en Suisse, des hommes joliment entraînés pour rivaliser avec les nôtres. Qu'on y pense!

En attendant la réalisation de ce projet — et souhaitons que l'attente ne soit pas indéfinie — entraînons-nous ferme et contentons-nous de la séance d'athlétisme suivante, donnée sur le papier, dans laquelle nous allons passer en revue la gamme complète des exercices composant ce sport. Que voulez-vous, on fait ce qu'on peut et quand..... inutile de continuer, le reste est trop connu.

Attention! nous commençons, et si vous le voulez bien, par la présentation des athlètes que les nombreuses illustrations de cet article nous montrent au travail.

LOUIS CHARLES, 27 ans,
élève de Noël,
à la 2e année d'entrainement

C'est d'abord le Père Noël, dit le Gaulois, un des rois de l'athlétisme, champion du monde de la force au concours international de Bruxelles en 1896. Nous avons tenu à lui faire exécuter les exercices reproduits ci-dessus en raison de sa compétence notoire et indiscutable en la partie. Nul mieux que lui, si ce n'est l'athlète Bonnes, notre autre champion français, n'est à même de travailler une masse quelconque en athlétisme avec autant de justesse et de puissance. De plus, nous devons à Noël l'idée de cette séance sur le papier qui doit être considérée comme la vraie méthode de l'athlétisme, la sienne.

Les deux autres athlètes sont Louis Charles, 27 ans, et Gaston Michon, élèves de Noël et de ses meilleurs. Et maintenant, aux poids!

Les exercices sont classés par ordre de difficulté, nous irons donc de plus fort en plus fort, comme chez Nicollet.

LE BRAS TENDU SIMPLE.

Dans cet exercice, la prise du poids est facultative et l'allongement du bras se fait dans le sens latéral en gardant comme hauteur le niveau de l'épaule et en conservant au corps sa ligne verticale.

LE FAUX BRAS TENDU.

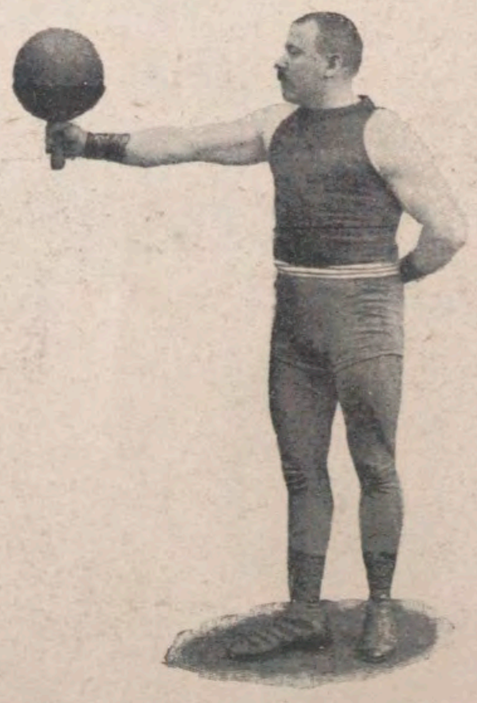
Le faux bras tendu, ainsi que l'indique la gravure, consiste à maintenir le poids en équilibre sur le poignet, en laissant voir entièrement les cinq doigts de la main qui forme cage et non support. En procédant de la sorte, l'athlète diminue la lourdeur du poids de 20 0/0 au moins. Quel truc!

LE VRAI BRAS TENDU.

Pour celui-ci, dont le précédent n'est ni plus ni moins que l'escamotage, le poids doit être supporté sur la main, de laquelle on ne doit apercevoir que les phalangines et les phalangettes sur la face latérale extérieure du poids, le pouce est a l'intérieur. Maintenant pour que cet exercice soit complet, l'athlète doit avoir soin de marquer un temps d'arrêt de trois secondes après la détente en avant et à fond du bras.

LE BRAS TENDU PAR L'ANNEAU, LA MAIN SUR CHAMP.

Ici le poids est supporte et tenu par l'anneau, la poigne de l'athlète est en jeu; aussi l'exercice est-il plus difficile que les précédents en raison de cette particularité. On remarquera que la main est de côté dans la prise de l'anneau, c'est ce que veut dire l'expression la main sur champ.



LE BRAS TENDU AVEC LE BOULET.

Apres s'être fait envoyer ou placer le boulet sur le bras gauche, plié de façon que l'avant-bras et l'arrière-bras soient au niveau de l'épaule et supportent cette masse sphérique, l'athlète l'envoie dans l'entonnoir que tient la main droite. Ceci fait, le bras droit doit être immédiatement tendu à fond.

BRAS TENDU, LE POIDS SUR LE DOS DE LA MAIN.

Une différence notable existe entre cet exercice et les précédents. Au lieu de supporter le poids, soit à plat sur la main, soit par l'anneau, l'athlète le place sur la face extérieure de la main (dos de la main comme disent les athlètes) qui ne doit dépasser sous le poids qu'a partir des phalangettes. Pour ce qui est de la tension du bras, on procède comme pour les exercices déjà décrits.

BRAS TENDU PAR L'ANNEAU, LA MAIN A PLAT.

J'ai expliqué tout à l'heure comment se faisait le bras tendu par l'anneau la main sur champ, le bras tendu par l'anneau la main à plat ne diffère de cet autre exercice que par la prise de l'anneau qui est faite la main droite, les ongles en dessous.

BRAS TENDU, LE POIDS RETOURNÉ.
L'athlète enlève le poids à son gré, le saisit de a même manière que dans le vrai bras tendu, puis le retourne à l'allongement du bras.

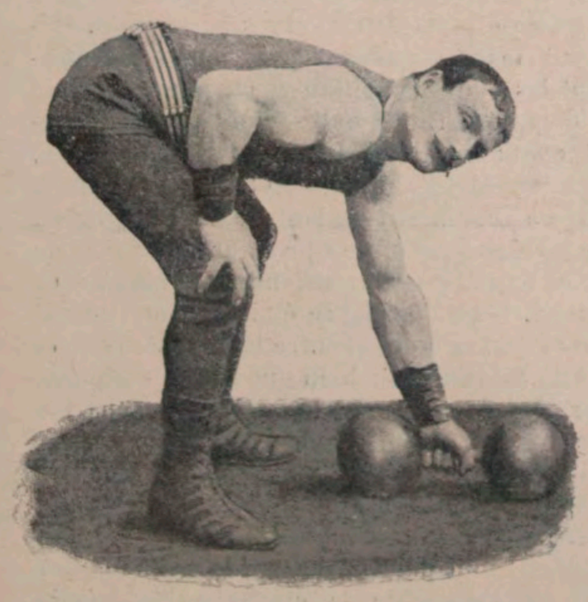
LE BRAS TENDU A LA COIFFE.
L'athlète empoigne le poids dans sa largeur presque à l'extrémité de sa longueur et le met à bras tendu.

LA CROIX DE FER SIMPLE.
La croix de fer simple n'est autre que le double vrai bras tendu.

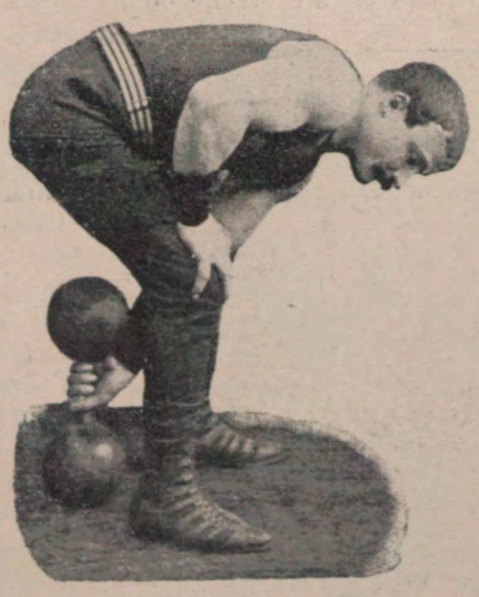
LA CROIX DE FER PAR LES ANNEAUX, LES MAINS SUR CHAMP.
Cet exercice équivaut au double bras tendu par l'anneau, la main sur champ.

LA CROIX DE FER PAR LES ANNEAUX, LES MAINS A PLAT.
Ce qui se fait d'un bras peut se faire des deux et cet exercice n'est ni plus ni moins qu'un double bras tendu par les anneaux, la main à plat.

LA CROIX DE FER RETOURNÉE.
Cet exercice est un double bras tendu, le poids retourné.



EXERCICE DE LA VOLÉE.
Après avoir placé l'haltère devant lui et pris — en admettant qu'il soit gaucher — la position représentée par la gravure, l'athlète doit procéder d'une main — et en deux temps — à l'enlèvement de l'haltère



1er temps : Amener l'haltère en arrière et le placer verticalement.

2e temps : Le tirer énergiquement en se redressant complètement et en tendant verticalement le bras au bout duquel est mis l'haltère. Inutile de dire que le secours de la main inactive est absolument interdit.

LA VOLÉE EN POIDS
Cet exercice ne diffère du précédent que par la forme de la masse à enlever. Le poids est saisi par l'anneau et mis à bout de bras en deux temps.

LE SALUT.
L'athlète place et tire le poids comme pour la volée, en l'amenant à bout de bras sur la paume de la main.

(Clichés J. Beau.) ARMAND LUSCIEZ. *(A suivre.)*

UN JOCKEY CÉLÈBRE

Depuis Frédérick Archer — le grand Fred — dont les turfistes français ont gardé un souvenir vivace, nul jockey n'a atteint, en Angleterre, le degré de réputation que s'est acquise le jeune Tod Sloan, le minuscule jockey de l'Illinois.

L'an dernier, Sloan, précédé d'un renom d'habileté justifié de l'autre côté de la Manche par des victoires répétées, vint monter le poulain Machiavel, au baron Schickler dans le Prix du Conseil Municipal. La façon bizarre et plutôt disgracieuse à cheval du jockey américain, sa façon de régler à sa façon son propre train sans s'inquiéter — ou tout au moins sans le paraître — de celui de ses adversaires, soulevèrent des critiques nombreuses, encore que Machiavel arrivât troisième derrière Gardefeu, gagnant, et la jument anglaise, Dinna Forget, seconde, sur un champ de quinze partants.

Quelques turfistes s'écrièrent, à la rentrée aux balances :

— Ce Sloan a empêché Machiavel de gagner ; sans sa ridicule façon de se cramponner à cheval, le poulain battait Gardefeu !...

— Avec un autre jockey sur le dos, répondit tranquillement le petit Sloan, Machiavel serait arrivé quinzième.

Le jockey américain monte comme les Indiens, avec les jambes repliées, les étriers remontés presque près de la sangle ; il prend les brides à gauche et à droite en appuyant les poignets sur le cou de son cheval et se porte complètement sur l'avant-main ; jamais il ne se sert de sa cravache et ne paraît jamais demander un effort à sa monture. Au départ d'une course, il prend généralement — quand il le peut — la tête du peloton et gagne en faisant son propre jeu, comme je l'ai dit plus haut. Il faut bien croire que cette tactique et cette tenue équestre ont du bon — et beaucoup ! — puisque, cette saison-ci, Solan occupe la tête de la liste des jockeys gagnants en Angleterre, avec 32 victoires sur 72 montes ; c'est-à-dire qu'il gagne presque une course sur deux. Cette proportion n'a d'ailleurs jamais été atteinte.

JAMES TOD SLOAN

A l'heure actuelle, James Tod Sloan a vingt-sept ans, et toute sa vie — c'est-à-dire depuis l'âge de onze à douze ans — il l'a passée dans les écuries de courses et avec les « pur-sang ».

Son origine est humble ; ses frères, plus âgés que lui, sont tous d'obscurs jockeys. Par ces circonstances même, il est absolument du métier, et l'on doit trouver tout naturel que né jockey, pour ainsi dire, il soit devenu exceptionnellement habile dans un métier de famille et de naissance.

En Angleterre la stupeur fut grande quand le jeune « Yankee boy » vint se révéler comme un jockey hors ligne, menaçant de dépasser du coup les légendaires renommées de Fordham, de Tom Cannon, de Fred Archer ! Nos voisins — à tort ou à raison — s'imaginent volontiers que, seuls, les *English stable lads* peuvent faire de bons jockeys. Le fait est que ces *lads* fournissent tous les turfs : celui de France, celui d'Allemagne, d'Autriche, d'Italie, de Belgique, de Hollande. Partout les jockeys sont Anglais ou de descendance anglaise.

Sloan vint s'attaquer aux grands jockeys anglais, sur leur terrain même. Tout d'abord Mornington Cannon, — le fils aîné de Tom, — James Watts, Madden, les frères Loates, Allsopp, toutes les fines cravaches trouvèrent un adversaire redoutable dans le petit Yankee avec son « cramponnement bizarre » ; cette année-ci ils ont trouvé en lui leur maître, et toutes les critiques doivent tomber devant les faits accomplis : Sloan gagne près de la moitié des épreuves qu'il dispute ! Qui veut la fin veut les moyens. Les moyens de Tod Sloan sont ceux d'un vainqueur ; ils doivent donc être bons. Car il ne faut pas perdre de vue qu'il ne monte pas toujours les favoris indiqués des épreuves ; on lui confie souvent des chevaux dont la chance est rien moins que certaine : des *outsiders* absolus. Sloan les amène au *winning-post* tout aussi bien que les plus chauds favoris.

Le jockey américain vint monter en 1897 les chevaux de l'éleveur américain, M. Lorillard ; il affirma aussitôt sa maîtrise en gagnant avec Saint-Cloud II les Jockey Club Stakes de 250,000 fr. ; puis il fit gagner Nun Such à Sir Blundel Maple, Asterie, Grodno et battit sur Caïman Flying Fox au duc de Westminster, dans le Middle Sark plate, la grande course des chevaux de deux ans.

Il fut donc, à proprement parler, le phénomène de la saison hippique de 1897, en Angleterre. Il révolutionna les idées sur la façon de monter en courses, créa une saine rivalité parmi les jockeys anglais qui s'endormaient sur des réputations acquises, apporta des gains énormes à la multitude des petits parieurs qui, tout aussitôt, suivirent aveuglément ses montes et démontra d'une façon péremptoire que la façon anglaise de monter en courses les chevaux de pur-sang était encore susceptible de nombreux perfectionnements.

Son engagement avec M. P. Lorillard lui laissait la faculté de piloter les chevaux d'autres propriétaires, lorsque son patron n'avait pas besoin de ses services. Les propriétaires anglais commencèrent, en plus grand nombre, à lui confier leurs chevaux, il accepta indifféremment toutes les montes offertes ; le nombre de ses victoires n'en fut pas diminué.

Sloan fut alors engagé pour l'année 1898 par lord William Beresford, le grand propriétaire de l'écurie de Fox-Hill, et c'est pour le même sportsman qu'il monte encore cette année-ci.

Il serait aventureux d'affirmer que l'américain Sloan est très aimé de ses confrères anglais ; ses succès foudroyants excitèrent un peu la colère et l'envie dans ce clan d'artistes de la cravache dont l'amour-propre est chatouilleux au possible. Cependant les « grandes réputations » se montrèrent les plus accueillantes et dans les finals très disputés Tom Loates, tout particulièrement, ayant eu raison du terrible petit Yankee, la fine cravache anglaise et le *whip* muet américain, devinrent de bons amis. Mornington Cannon, lui aussi, le premier moment de stupeur passé, battit plusieurs fois Sloan sur le poteau. L'amour-propre était sauf et l'amitié ne tarda pas à naître entre le fils de Tom et le *lad* de l'Illinois. Si bien que Sloan emmena, l'hiver dernier, Mornington Caunon chasser l'ours avec lui, dans les Montagnes Rocheuses.

T SLOAN SE METTANT EN SELLE SUR *Saint-Cloud* pour les *Jockey Club Stakes* (250,000 fr.) qu'il gagna.

Mais, pour revenir au côté technique, je dirai que Ted Sloan n'est pas, en course, un *finisher ;* attaqué à la distance, il ne sait pas résister, surtout parce que sa façon de monter lui interdit l'usage de la cravache. Sa grande habileté est de bien prendre les départs, et s'il est enfermé dans un peloton, de saisir avec une étonnante promptitude le moment opportun pour se dégager et prendre le commandement. On dit que, penché comme un Peau-Rouge sur l'épaule gauche de son che-

TOD SLOAN SUR *Caïman*.

val, il lui parle doucement et l'anime par la voix ; c'est possible, mais en tous cas, cette position lui évite la résistance de l'air, qui est un facteur néfaste dans les courses à grande allure. Les chauffeurs et les cyclistes en savent quelque chose.

Il suffira de citer un exemple du changement d'allure d'un animal monté par Sloan pour convaincre les incrédules de l'influence de la monte du jockey américain. Le poulain Grodno, monté par Madden, dans le Saint-Léger de Doncaster,

TOD SLOAN EST AUSSI LA FINE FLEUR DE LA FASHION

avait été appuyé pour des sommes énormes par tous les partisans de l'écurie de Marsch ; il fut défait sans même être placé. Dans une course suivante — quelques jours après, à Newmarket — Sloan monta le même animal que son entraîneur déclara ne pas valoir une once mieux qu'à Doncaster. Grodno fut vainqueur avec la plus grande aisance et Marsch, un des ennemis de Sloan — quant à sa façon de monter — devint son plus chaud partisan.

Il était convaincu.

ALFRED DE SAUVENIÈRE.

T. SLOAN SUR *Groduo*.

Nous publierons dans notre prochain numéro un article illustré sur les grandes réunions de Chantilly : le Prix de Diane et le Prix du Jockey-Club.

LE PARI DE M. SANTOS DUMONT

(Cliché Pirou.)
M SANTOS DUMONT.

On sait que l'Automobile-Club, en son hôtel de la place de la Concorde, a prévu des garages superposés pour toute la gamme chromatique des voitures, voiturettes, motocycles, motocyclettes, etc., qui s'étend du véhicule qui pèse des tonnes au véhicule qui pèse moins que rien.

Un de ces garages, le plus haut de la série, est dès à présent ouvert sur le toit de l'immeuble. On y accède directement et de plain-pied, sans emprunter ni l'escalier ni l'ascenseur, quand d'aventure on vient du ciel.

C'est le garage des aéromotocycles, le terrain propice à l'atterrissage des ballons de l'Aéro-Club, que M. Rives — l'aimable et prévoyant architecte — nous a ménagé en créant des jardins suspendus dont la destination autant que la splendeur eût étonné Sémiramis.

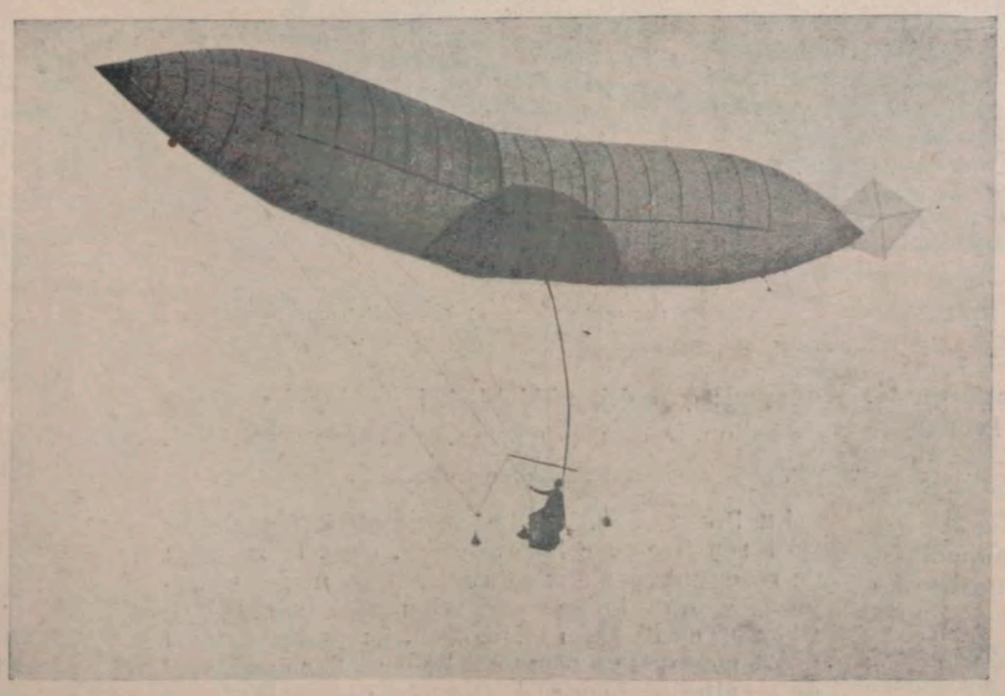
Il est pour quelque chose dans le réveil de l'idée aérienne, le mirage suggestif de cette fraîche oasis de verdure, au milieu du Sahara de plomb, de zinc et de rouille des terrasses d'alentour. Sur ce bon lit de terre végétale, remuée, gazonnée et fleurie à souhait, d'où se tendront des mains amies, à 20 mètres au-dessus des encombrements du pavé, l'aéronaute confiant dans son hélice et dans son gouvernail, ou bien servi par un bon vent, peut caresser l'espoir d'un atterrissage capitonné et d'une chaude réception.

L'Aéro-Club, qui cherche encore son embarcadère aérien, a dans ces jardins suspendus un débarcadère tout trouvé sur les plates-bandes de l'Automobile-Club.

« Je fais le pari, prononça l'autre jour M. Santos Dumont, de partir du Bois de Boulogne avec mon ballon dirigeable, de venir place de la Concorde et d'aborder sur la terrasse du Cercle, avant la fin du mois de mai. »

C'était à l'un de ces déjeuners hebdomadaires du club où les dilettantes de la mécanique, le comte de La Vaulx, Archdeacon, Brosson, Brossier, le comte de Chasseloup, Ducasse, Houry, Kriéger, le comte de La Valette, Pierre Lafitte, Philippe Monnier, de Morlhon, Noël...., pour ne citer que quelques-uns des plus fidèles convives, agitent en des défis audacieux, lancés et relevés avec entrain, les questions encore irrésolues de la locomotion moderne.

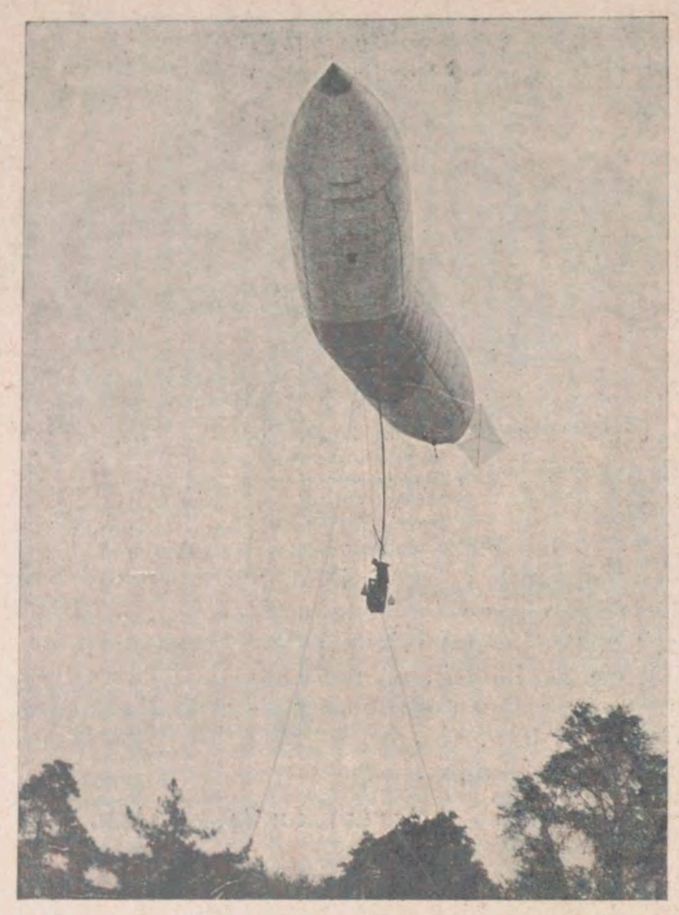
Il y eut parmi les habitués du Procope de l'industrie automobile, un instant de vive surprise quand M. Santos Dumont fit son pari, du ton naturel et délibéré d'un homme venu tout exprès du Brésil en France pour appliquer son esprit ingénieux à la direction des ballons allongés et suspendre son poids de 54 kilogrammes (guêtres comprises) à un londrès de 25 mètres. Tous furent frappés d'immobilité à l'idée de voir descendre sur le pinacle de l'Automobile-Club le cigare dirigeable. L'ami Kriéger en laissa éteindre le sien et ne le ralluma qu'après s'être inscrit pour dix déjeuners qu'il sera très heureux d'offrir à l'aéronaute et à ses invités si la tentative réussit avant fin mai. Notre rédacteur en chef, Pierre Lafitte, tint le même pari contre M. Santos Dumont avec le même enjeu ; mais dans son véhément désir de perdre il recula libéralement jusqu'à fin 1899 les délais de l'expérience, et laissa à l'aéronaute la faculté d'atterrir devant le club, à proximité de l'emplacement où stationnent d'ordinaire les automobiles.



(Cliché Liébert.)
Le ballon en l'air est retenu par des cordes ; deux sacs suspendus vers les extrémités permettent d'assurer par un déplacement facultatif l'horizontalité du système. Le ballon partiellement dégonflé se courbe de plus en plus sous la poussée de l'hélice et paralyse l'action du gouvernail fixé à la pointe arrière.

Un premier essai devait avoir lieu le jeudi de l'Ascension — date, ma foi, très heureusement choisie non seulement pour l'agréable association d'idées qu'elle appelle, mais pour le temps exceptionnellement beau qui régna depuis le matin jusqu'à quatre heures. Malheureusement le ciel se brouilla et la pluie vint à cinq heures, juste au moment où s'achevait le gonflement du ballon qui, d'après le programme, devait ascensionner à trois heures. Il avait d'abord fallu parlementer jusqu'à midi, pour obtenir de l'eau au jardin d'Aclimatation, et cette faveur — car c'en était une, contre pourboire, il va sans dire — une fois octroyée, n'avait d'abord servi à rien, car si l'eau coulait, l'acide sulfurique se refusait à sortir de son tonneau, par la faute d'un misérable clapet de pompe dont le fonctionnement n'avait pas été vérifié.

Bref, le dégagement d'hydrogène ne commença qu'à une heure, au grand regret de M. Santos Dumont, qui souffrait beaucoup d'une négligence dont



(Cliché Liébert.)

ballon, plus haut et de plus en plus coudé, décrit des circonférences pendant quelques minutes.

la responsabilité était à d'autres. Je le vis, dans son impatience légitime, au risque de se brûler, plonger la main dans l'acide sulfurique, pour décider le fonctionnement de la pompe récalcitrante.

Enfin, sur le soir, l'appareillage de la nacelle fut achevé grâce au concours obligeant des membres de l'Aéro-Club tandis qu'une foule anxieuse attendait sous les parapluies. Mais l'hydrogène saturé de vapeur refroidi par l'enveloppe mouillée, subissait l'effet de la condensation pendant que de leur côté les soupapes, mal réglées, contribuaient pour beaucoup au dégonflement, en laissant s'écouler au dehors, visible à l'œil, le brouillard formé à l'intérieur. « Le cigare fume », criaient les loustics de l'autre côté des barrières.

Il fallut, pour cette fois, renoncer au voyage. Mais, Santos Dumont ne voulant pas priver le public de tout le plaisir de la démonstration promise, ravitailla rapidement son ballon et se laissa enlever à bout de corde.

Ce qui devait arriver arriva. Le ballon commença immédiatement à se dégonfler et à se couder en son milieu. Expérience d'ailleurs très heureuse puisqu'elle a suffi à convaincre Santos Dumont, trop intelligent pour s'entêter dans l'erreur, de l'absolue nécessité d'un axe rigide.

La série des vues photographiques, dont nous donnons la reproduction, montre le ballon de plus en plus ramolli et déformé, jeté finalement sur un arbre, dégagé par la présence d'esprit de l'aéronaute et métamorphosé en bissac dans son retour à terre.

Admirable de sang-froid, connaissant très bien la théorie et la pratique de l'aérostation, Santos Dumont méritait d'être mieux servi par les circonstances. Il n'en a pas moins fourni, en dépit de tout, la preuve indéniable du bon fonctionnement de son hélice, en tournant autour de la pelouse du jardin. Il est regrettable que la déformation du ballon et la part difficile à apprécier qui revenait aux cordes de retenue dans l'orientation du système aient empêché de reconnaître l'action directrice du gouvernail qui, d'ailleurs, ne saurait être douteuse.

Les essais vont être repris prochainement. Le gonflement aura lieu au Parc des Princes et le ballon possédera une quille en bambou. Ce sont deux atouts de plus dans le jeu de Santos Dumont. Lui suffisent-ils pour gagner son pari?

Quand je songe à l'habileté de l'aéronaute, j'espère que oui; quand je réfléchis à l'instabilité verticale du ballon, je crains que non. EMMANUEL AIMÉ.

(Cliché Liébert.)

Un coup de vent abat le ballon dans les arbres avec son gouvernail fracassé. Santos Dumont se dégage en coupant branches et cordages autour de la nacelle.

(Cliché Liébert.)

Le ballon, complètement plié en deux, revient à terre avec son aéronaute, aux applaudissements des spectateurs.

LE PRINTEMPS. — Les courses à bicyclettes vont renaître avec le printemps, c'est le moment de recommander aux sportwomen de ne pas entreprendre une longue excursion sans garnir leur trousse des objets indispensables : parmi ceux-ci nous placerons en première ligne un flacon d'alcool de menthe de Ricqlès dont quelques gouttes dans un verre d'eau constituent une boisson tonique et rafraîchissante.

Silhouettes d'Escrimeurs

CAMILLE LEFÈVRE

L'un de nos tireurs les plus élégants : élégance de structure, élégance de tenue, élégance de jeu, élégance de main, tout y est. Sa position académique est séduisante et il pourrait poser devant l'objectif d'un photographe pour le critérium de la garde.

Il affectionne particulièrement la tierce, et cette position de la main lui permet certains coups qui font beaucoup d'effet sur le public. Il semble découvert, l'adversaire peut s'y tromper, le chemin de la poitrine paraît libre. Il ouvre la porte à toutes les attaques. En tierce à gauche, en tierce à droite, en tierce haute, en tierce basse, il offre toutes les lignes; mais, fine, sa main toujours en mouvement les ferme également rapidement. Quand il attaque, c'est avec impétuosité, furia, agilité, vigueur, puis, s'il ne touche pas, un bond rapide en arrière le replace hors de portée, correctement placé, prêt à tout.

(*A suivre.*) LOUIS PERRÉE.

LES GRANDS PRIX SCOLAIRES

L'Union des Sociétés Françaises des Sports Athlétiques n'a pas seulement pour but de grouper sous ses règlements les clubs athlétiques et d'organiser pour eux des championnats dans les différentes branches du sport — football, courses à pied, aviron, vélocipédie, lawn-tennis, etc. — son rôle est double, car elle s'occupe également des associations scolaires. Pour ces groupements sportifs qui existent maintenant dans presque tous les lycées, collèges ou écoles supérieures des grandes villes françaises, l'U. S. F. S.A., organise également un grand nombre de journées sportives réservées aux scolaires.

L'une de ces réunions, la plus intéressante, est celle des Grands Prix Scolaires. Elle a été donné le jeudi 18 mai sur la piste du Racing-Club de France au bois de Boulogne. Au point de vue sportif son succès a été grand. On ne peut cependant que regretter que l'U. S. F. S. A. n'ait pas donné plus de solennité à la réunion. Pas un proviseur, pas un directeur de lycée ou de collège parisien n'y assistait. Les spectateurs, à part les nombreux scolaires présents, se réduisaient aux officiels juges à l'arrivée, starter, chronométreur, directeur des courses et à quelques douzaines de parents des concurrents; c'est à réformer, l'U. S. F. S. A. dont l'œuvre est à louer, doit lors des réunions scolaires, du genre de celle dont je parle, inonder d'invitations les lycéens et les collégiens qui amèneront leurs parents et leurs amis, avec une musique militaire et le concours assuré d'une personnalité connue, sportive ou universitaire, pour présider à la distribution des prix; l'Union donnerait ainsi tout l'éclat désirable à ses Grands Prix Scolaires. Le programme de la journée comportait cinq épreuves, toutes ont obtenu un succès complet.

Un record français a été battu, celui du saut à la perche. Edouard Tauzin, de l'Association Athlétique du Lycée Hoche, a franchi, en effet, dans le concours de saut à la perche, 3m,05. Le record était détenu par Goutier, de l'Union Athlétique Argenteuillaise — société aujourd'hui dissoute — depuis le 10 juillet 1898, avec un saut de 3 mètres. Dans le challenge interscolaire du mille, par équipes de trois coureurs, l'équipe du lycée Janson a facilement triomphé, battant de neuf points l'équipe du collège Rollin classée seconde. Rodrigues, de Janson, s'est classé premier très facilement.

Voici les résultats de la réunion:

Grand Prix du Conseil Municipal, course plate handicap, distance 100 m. — Demi-finales : 1re épreuve : 1. Karst, A. A. L. J. (6); 2. Driancourt, C. A. C. R. (6). — 2e épreuve : 1. J. de Sales, A A. L. J. (8.50); 2e Dubus, C. A. C. R. (9). N. P.: Levallois C. A. C. R. (8.50); Leclerc A. A. L. H. (6); Sandré, C. A. C. R. (8.50). T. 11 s. 4/5. — Finale : 1. J de Sales; 2. Karst; 3. Driancourt; 4. Dubus. T 11 s. 4/5; gagné de 1 m.

Challenge Interscolaire du Mille, course plate (scratch), distance, 1.609 m. — 1. Rodrigues, A. A. L. J.; 2. Juncker, C. A. C. R.; 3. Nouguès, A. A. L. J.; 4. Camarachesco, A. A. L. J.; 5. Bonne, C. A. E. L.; 6. Pinto Leile, A. A. A. G.; 7. Sandré, C. A. C. R.; 8. Carvajol, C. A. C. R.; 9. Servaut, A. A. A. G. (T. 4 m. 56 s. 3/5)

Dès le départ, les trois représentants de Janson prennent la tête. Au deuxième tour, Rodrigues a 30 m. d'avance sur ses adversaires. A la cloche, Juncker qui était assez loin fait son effort et, dans la ligne droite, réussit à battre Nouguès de 5 m. pour la deuxième place. Les autres terminent à la débandade.

Le classement par équipe obtenu, en additionnant l'ordre d'arrivée des trois coureurs composant une équipe (on ajoute le total plus un du nombre des partants, au cas où l'un d'eux ne termine pas la course) a donné le résultat suivant :

1. Association Athlétique du Lycée Janson : 1, 3, 4. Total : 8 points.

2. Club Athlétique du Collège Rollin : 2, 7, 8. Total : 17 points.

3. Association Athlétique de l'Ecole Albert-le-Grand : 6, 9, 15. Total : 30 points.

4. Club Athlétique de l'école Lavoisier : 5, 15, 15. Total : 35 points.

L'Association Sportive de l'Ecole Arago n'a pas été classée, ses représentants n'ayant pas terminé le parcours. L'Union Athlétique du Lycée Michelet et l'Association Sportive de l'Ecole Turgot ne se sont pas présentées au départ.

Prix de la Ville de Paris, course plate handicap, distance 400 m. — 1. Chappuis, A. A. L. J. (9); 2. L. Tauzin, A. A. L. H. (18); 3. Goudard, A. A. L. J. (7); 4. Machado, A. A. L. J. (35). T. 52 s. 4/5. Gagné de 1 m. après une belle lutte

Steeple-Chase handicap, distance 2.500 m. — 1. P. Nouguès, A. A. L. J. (190); 2. Boudoy, A. A. L. J. (160); 3. Camarachesco, A. A. L. J. (100). T. 8 m. 26 s. 2/5. Gagné de 25 m. facilement.

Aux bruyantes acclamations des jeunes spectateurs, la distribution des prix s'est ensuite faite. Les gagnants ont reçu de très jolis objets d'art ou d'artistiques médailles offertes par l'U. S. F. S. A.

PAUL CHAMP.

(Cliché J. Beau.) RÉUNION DES GRANDS PRIX SCOLAIRES. — LE DÉPART DU *Challenge du Mille* FONDÉ PAR M. FÉLIX FAURE.

Cliché J. Beau.)

M. J. DE SALES
(ASSOCIATION ATHLÉTIQUE DU LYCÉE DE PONTOISE)
gagnant du *Prix Conseil municipal* (Course plate 100 m.

(Cliché Beau.)

L'ÉQUIPE DE L'ASSOCIATION ATHLÉTIQUE DU LYCÉE JANSON
GAGNANTE DU CHALLENGE DU MILLE.
MM. Rodrigues, Nougès et C...

(Cliché J Beau).

M. EDOUARD TAUZIN (LYCÉE HOCHE).
Recordman de France pour le saut de la perche (3m,05).

(Cliché J. Beau.)
RODRIGUES (ASSOCIATION ATHLÉTIQUE DU LYCÉE JANSON)
arrive premier dans le Challenge du Mille.

UNE COURSE HIPPIQUE DE 876 KILOMÈTRES

Depuis plusieurs années déjà un journal du sud-ouest de la France, la *Petite Gironde*, organise, chaque année, une course sur route à travers les départements de la région, course dont les éléments et les conditions varient sans cesse.

Notre confrère a mis ainsi successivement en route des échassiers, des piétons, des ânes et des chevaux. La bicyclette seule et l'automobile ont échappé. Sans doute, pense-t-il, que trop de spécialistes s'occupent d'organiser des épreuves de ce genre pour laisser place à une concurrence véritablement intéressante.

Mais en matière de « chevaux sur route », la *Petite Gironde* est vraiment sur son domaine. Très bien placée en plein pays d'élevage, entourée des centres hippiques des Charentes, du Lot-et-Garonne, du Gers, des Hautes et Basses-Pyrénées, elle est sûre de recruter pour chacune de ses courses un grand nombre de coureurs de réel mérite, et d'exciter dans le public une curiosité passionnée.

Aussi le succès de ces épreuves ne fait-il que grandir, d'autant plus qu'en variant les conditions de la course, le Comité d'organisation prend à tâche de présenter sous toutes ses faces la question de l'endurance et de la vitesse des animaux.

Cette année les conditions de l'épreuve étaient celles-ci : Les chevaux couraient attelés à des véhicules pesant au moins 120 kilos. Le trajet total était de 880 kilomètres, divisé en huit étapes de 100 à 120 kilomètres chacune. La deuxième étape, seule, était sensiblement plus longue (129 kilomètres). Le départ se faisait à Bordeaux, ainsi que l'arrivée. Les étapes étaient fixées à Angoulême, Périgueux, Villeneuve-sur-Lot, Auch, Pau, Bayonne et Mont-de-Marsan. A chacune de ces étapes, le coureur devait s'arrêter douze heures pour repos obligatoire. Cela faisait donc sept repos de douze heures, soit en tout quatre-vingt-quatre heures d'arrêt forcé.

Trente engagements furent reçus un mois avant la course. Les forfaits réduisirent de quelques unités le nombre des partants. Néanmoins, le mercredi 10 mai courant, veille de l'épreuve, vingt-cinq concurrents se présentaient pour remplir les formalités préliminaires de la course.

Le Comité d'organisation, présidé par M. Ernest Toulouze, remettait à chacun des conducteurs un carnet de course dont chaque feuillet devait être signé aux étapes successives et un brassard numéroté. Les chevaux étaient marqués au pied et un collier spécial, fermé par un plomb, prévenait toute substitution d'un animal à un autre en cours de route.

Le lendemain jeudi 11 mai, jour de l'Ascension, les coureurs se rassemblaient sur la grande place des Quinconces, à dix heures du matin, et se formaient en cortège dans l'ordre d'inscription.

Le lot des coureurs se composait comme nous l'avons dit de vingt-cinq animaux dont la provenance indique bien le caractère régional de cette curieuse épreuve. La Gironde, les Charentes, le Lot-et-Garonne, le Gers, les Hautes et les Basses-Pyrénées avaient des représentants.

On admirait, en même temps que les chevaux, l'élégance, la sveltesse et la légèreté des attelages. Quelques voitures étaient de véritables merveilles de carrosserie, car il était indispensable de joindre la solidité à la légèreté pour un parcours aussi long, sur des routes plus ou moins commodes, avec cinquante ou soixante kilomètres de pavés.

LES DÉRNIERS PRÉPARATIFS AVANT LE DEPART.

A dix heures et demie le cortège des coureurs quittait les Quinconces, traversait la ville au pas devant une triple rangée de curieux, et se rendait à la Bastide, où le signal du départ était donné, au pistolet, par M. Pène-Castel, commissaire général de la course.

L'épreuve, comme il fallait s'y attendre, a présenté un intérêt d'une nature particulière. C'était bien, en effet, une course à travers routes avec tous les aléas de terrain, de température, d'accidents et d'incidents de toute espèce. Chaque concurrent avait sa tactique, ou plutôt, dès le début, les coureurs se sont classés par groupe, ceux qui cherchaient à s'assurer l'avance, dès la première étape, pour n'être plus rejoints; ceux qui étaient décidés à ménager d'abord leurs chevaux pour les pousser à la fin de la course sur des concurrents épuisés; ceux enfin qui ménagent la chèvre et le chou, observaient à la fois les retardataires et les trop pressés, ne voulant pas se laisser distancer par ceux-ci et ne voulant pas non plus se laisser surprendre par ceux-là.

Dès la première étape, deux coureurs se détachaient des autres : c'était *Fil-de-Fer* et *Cita*. Le cheval et la jument, s'entraînant l'un l'autre (les propriétaires, dit-on, étaient tombés d'accord à ce sujet) arrivaient au contrôle d'Angoulême avec une demi-heure d'avance. A Périgueux (2e étape), leur avance était d'une heure environ. A Villeneuve-sur-Lot (3e étape), elle était d'une heure et demie. Derrière eux venaient *Charlotte*, *Espérance*, *Perrette* et *Colinette*. Un troisième lot, où se trouvaient *Cinglante*, *Farfane* et *Quand-Même*; *Fainéante* suivait à deux heures du second; sauf *Cita*, nous négligerons donc les autres concurrents qui, pour des motifs divers, ont abandonné la course avant l'arrivée.

Cita passait première à Agen, son pays d'origine, mais c'était son dernier exploit. A Auch (4e étape), elle était en retard de trois heures sur *Fil-de-Fer*, et à Pau elle s'arrêtait.

A Auch, *Fil-de-Fer* était donc toujours en tête, augmentant de plus en plus son avance. Derrière lui, à une heure et demie, venait *Charlotte*. Le deuxième peloton avait pour leaders *Perrette*, *Colinette* et *Cinglante*, deux, trois et quatre heures après *Charlotte*. *Quand-Même*, un poney de 1m,35, venait ensuite; *Farfane* et *Fainéante* fermaient la marche.

La situation, à Pau, n'était pas changée, et les chevaux se présentaient au contrôle dans le même ordre et avec les mêmes différences d'heures, ou peu s'en faut; mais à Bayonne la victoire paraissait déjà acquise définitivement à *Fil-de-Fer*. Il n'avait guère augmenté son avance sur *Charlotte*, mais celle-ci avait un terrible effort à faire pour rattraper son retard, et il n'y avait plus que deux étapes à parcourir.

Entre Bayonne et Mont-de-Marsan, *Charlotte* don-

LE DÉPART EN CORTÈGE A BORDEAUX.
Au passage, place de la Comédie

(Cliché Henri Fromont.) *Pierrette*, A M. LANDRY,
Montant la côte de Cenon, à 4 kilomètres du départ.

LES AUTOMOBILES DU CONTROLE.

LE PREMIER KILOMÈTRE.

nait vaillamment l'effort demandé, mais elle tombait boiteuse, et toute chance d'arriver première était définitivement perdue pour elle. A Mont-de-Marsan, l'avant-dernière étape, *Fil-de-Fer* était en avance de près de cinq heures sur *Charlotte*, et de plus de huit heures sur *Perrette*, *Colinette* et *Cinglante*, arrivées ensemble dans cette ville, dans la même minute.

La dernière étape, celle d'arrivée, commençait, *Fil-de-Fer* semblait devoir gagner tout seul. Mais *Perrette*, *Cinglante* et *Colinette* donnaient un effort splendide. Elles se rapprochaient, luttant entre elles pour la seconde place, et si *Fil-de-Fer* avait eu une défaillance sérieuse, c'en était fait pour lui de la victoire. Mais le cheval tint bon jusqu'au bout et passa le premier le poteau d'arrivée.

Parti le 11 mai, à onze heures du matin, *Fil-de-Fer* était arrivé le 18 mai à deux heures cinquante-neuf minutes cinq secondes du matin, accomplissant le parcours de 880 kilomètres en 159 heures 59 minutes 5 secondes. Voici, du reste, le tableau de marche de tous les chevaux primés. Il y a 5,000 francs de prix, dont 2,000 au premier.

1er *Fil-de-Fer* — 2e *Perrette* — 3e *Cinglante* — 4e *Colinette* — 5e *Charlotte* — 6e *Quand-Même* — 7e *Fainéante* — 8e *Farfane*.

Comme on le voit, par ce tableau, les vainqueurs sont des chevaux ayant à peu près la taille de cavalerie légère, sauf *Quand-Même*, qui est le nain du lot, et dont la performance est vraiment remarquable.

Fil-de-Fer est né en 1887 à Pauilhac (Gers), près de Fleurance. Il est fils de *Caoutchouc*, un étalon du marquis de Croix, et d'une jument du pays, fille de *Magistral* et petite-fille de *Planck*. Il a couru sans succès sur un hippodrome, à Samatan (Gers). Il a fait la première étape de cette longue course sur le pied de *treize* kilomètres à l'heure, la dernière à raison de dix kilomètres à l'heure à peu près.

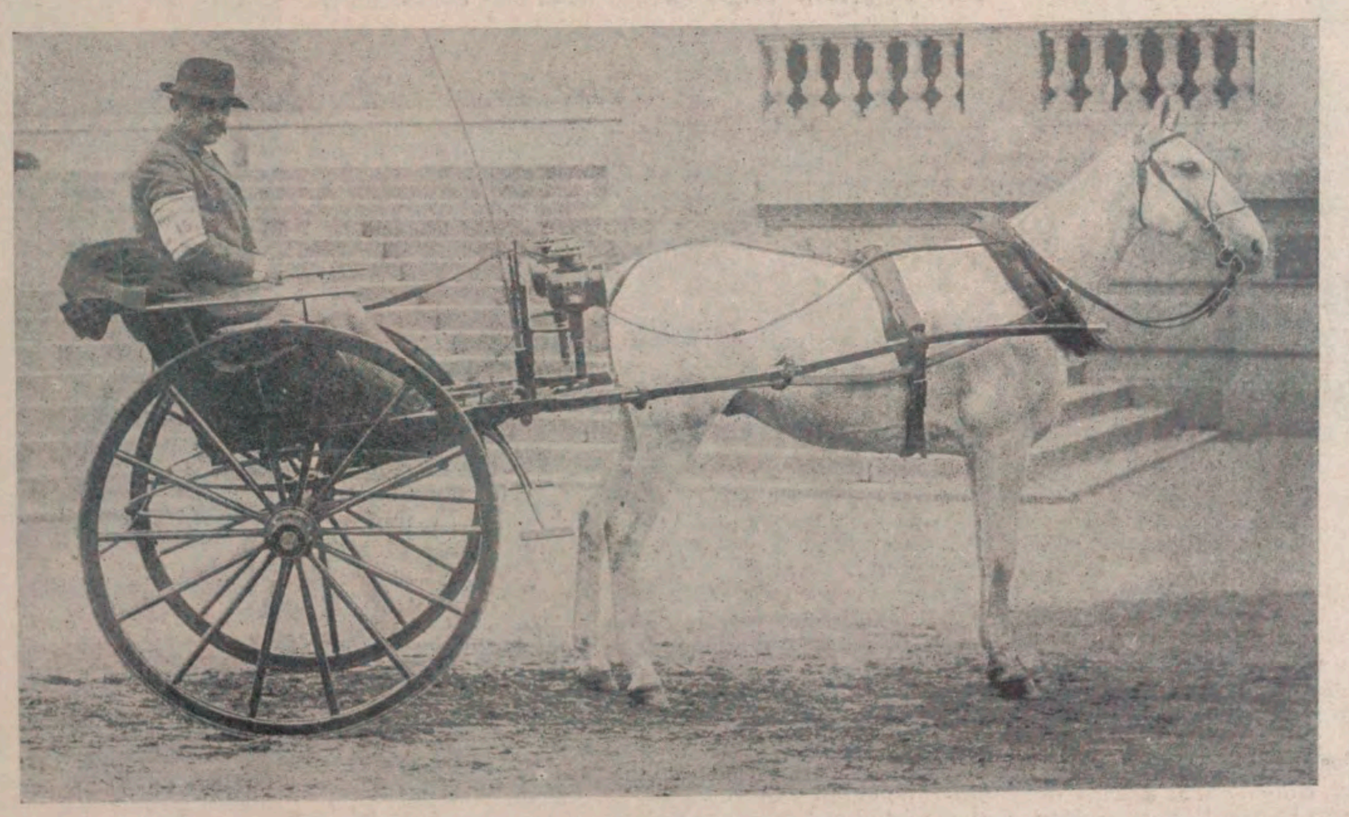
Il est vrai que pour cette dernière étape il a éprouvé les inconvénients de la victoire. De Langon à Bordeaux (45 kilomètres) une file de 500 voitures et de plusieurs milliers de vélocipèdes lui faisaient cortège, l'aveuglant et l'asphyxiant de poussière, si bien que son conducteur a été obligé de s'arrêter deux fois pour lui donner des soins. De tels incidents sont malheureusement inévitables dans les courses sur route.

Perrette, arrivée seconde, a suivi une tactique toute contraire à celle de *Fil-de-Fer*. Elle a marché à 11 kilomètres à l'heure pendant la première étape, et à près de 16 kilomètres à la dernière. Elle est arrivée au contrôle dans une pointe de galop! Une étape de plus, et très probablement le premier prix était pour elle.

Perrette est née à Mins, dans les landes de la Gironde. Son père est un étalon de l'Etat (demi-sang) et sa mère une jument du pays.

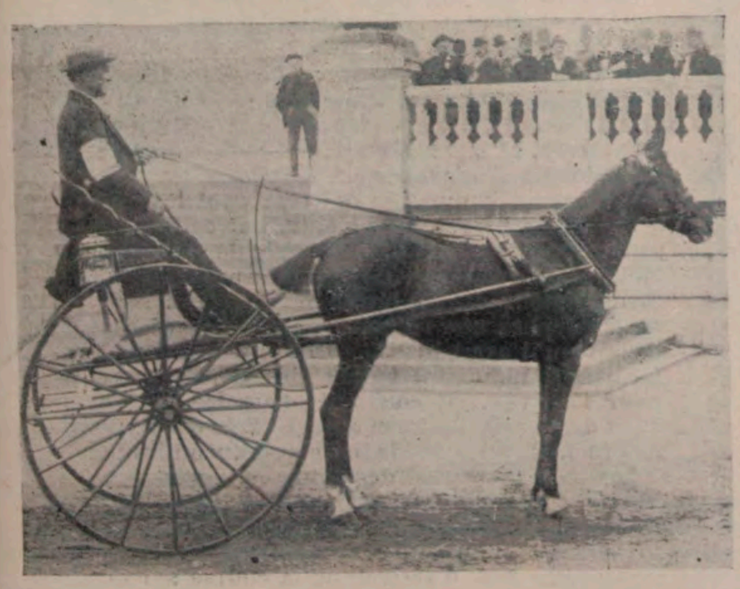
A l'arrivée à Bordeaux du premier, malgré l'heure avancée, plus de dix mille curieux acclamaient *Fil-de Fer*, et ont failli l'enlever, de la course, dans une poussée irrésistible.

UN BORDELAIS.



Cliche Panajou frères.) FIL-DE-FER,

Cheval gris, 12 ans, 1 m. 45, à M. Capmartin, à Lombez (Gers). Arrivé le 18 mai, à 2 heures 59 minutes 5 secondes du matin. Trajet en 159 heures 59 minutes 5 secondes (84 heures de repos obligatoire). Vitesse moyenne pendant la marche 11 kilomètres 579 mètres à l'heure environ.

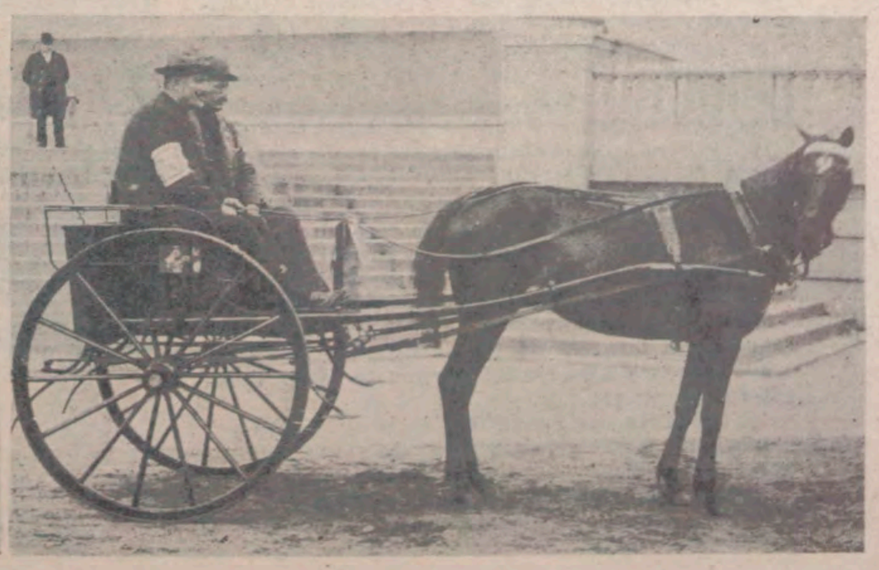


(Cliché Panajou frères.) PERRETTE,

Jument bai-clair, 9 ans, 1 m. 44, à M. Landry, à Bordeaux. Arrivée le 18 mai, à 6 heures 25 minutes du matin. Trajet en 163 heures 25 minutes. Vitesse moyenne : 11 kilomètres 80 mètres à l'heure environ.

LES CONTROLEURS.

M. Pène-Castel, commissaire général
M. Bord. M. Ernest Toulouze, Président du Comité.



(Cliché Panajou frères.) CINGLANTE.

Jument baie, 8 ans, 1 m. 51, à MM. Deney et Simon, à Bordeaux. Arrivée le 18 mai, à 6 heures 49 minutes du matin. Trajet en 163 heures 49 minutes. Vitesse moyenne : 11 kilomètres 25 mètres environ à l'heure.

L'Histoire de Bordeaux-Paris

Un livre, dû à nos confrères Victor Breyer et Robert Coquelle, probablement appelé à un gros succès dans la bibliographie sportive, vient de paraître (1).

Il s'agit de l'histoire complète de Bordeaux-Paris, sous le titre de *Les Géants de la Route*; à la veille du jour où la fameuse épreuve va se courir pour la neuvième année, cette histoire empruntaux circonstances un intérêt considérable. Tous les sportsmen voudront lire cette série de récits attachants, très soigneusement illustrée et parsemée d'anecdotes inédites les unes quasi-tragiques, les autres des plus amusantes.

(Cliché Sollelliand.) 1892 — STÉPHANE

Nous ne pouvons d'ailleurs mieux faire que de reproduire un passage de ce livre, celui qui est relatif à l'inoubliable course de Cottereau en 1893. N. D. L. D.

. . . . . .

Les deux premières courses Bordeaux-Paris avaient présenté un intérêt très grand, celle de 1891 à cause de sa nouveauté, celle de 1892 par la question soulevée: Stéphane pourra-t-il battre le temps de Mills?

La troisième épreuve devait surpasser les deux précédentes non pas en éclat, mais en intérêt à cause de la performance inoubliable à laquelle elle allait donner lieu : la victoire d'un spécialiste de la vitesse, Cottereau, parvenant à triompher de l'incomparable stayer qu'était alors Stéphane, après s'être accroché à lui sur ce long parcours avec un courage de boule-dogue et une énergie vraiment surhumaine. Sans aucune espèce de doute, cette prouesse de Cottereau constitue un des plus admirables efforts qu'on ait jamais produit dans un sport quelconque et c'est véritablement avec elle que commence «l'âge héroïque» de Bordeaux-Paris et que s'ouvre cette série de performances admirables dont l'histoire se peut résumer avec les trois noms de: Cottereau, Lucas et Arthur Linton.

Nous allons donc tâcher de narrer le mieux possible les détails de la course de Cottereau et Stéphane et essayer de faire revivre cette véritable épopée cycliste, heureux si nous réussissons à donner une faible idée de ce « duel sur roues » désormais légendaire dans l'histoire du sport.

Suivant la règle arrêtée dès la première année, la course de 1893 fut fixée aux samedi et dimanche de mai les plus rapprochés de la pleine lune, soit les 27 et 28 mai.

Désireux d'éviter tous les ennuis auxquels avait donné lieu l'année d'avant les interprétations différentes de la qualification « amateurs » les directeurs du *Véloce-Sport* avaient simplement fait de la course une épreuve internationale, ouverte à tout venant, c'est-à-dire professionnelle, bien que les prix restassent des objets d'art ou médailles comme les années précédentes. Ils avaient seulement créé une seconde catégorie de coureurs dénommés *routiers* et ne comprenant que des « cyclistes âgés de 30 ans ou plus et n'ayant jamais été classés dans les cinq premiers d'une course sur route de 300 kilomètres et au delà. »

La liste des inscriptions fut close le 15 mai sur le chiffre remarquable de 77 engagements dont 45 coureurs de vitesse et 32 routiers. Dans cette nouvelle catégorie, on pouvait remarquer les noms de: Dreux qui a depuis été président du syndicat des coureurs: de Perrodil, notre confrère du *Vélo ;* le père Rousset, toujours sur la brèche ; Viltard, Templier et Renault, trois amateurs bien connus à Paris; et enfin Gaston Rivierre, alors à ses débuts, faisant ainsi de façon bien obscure son apparition dans la course qui devait plus tard lui permettre de devenir une célébrité du sport cycliste.

Mais évidemment, l'intérêt n'était pas là; il s'attachait à la catégorie des champions, et dès la publication de la liste, les discussions, les articles de journaux et les paris allèrent leur train, un train d'enfer. Les opinions étaient d'autant plus partagées que pour la première fois, deux coureurs de pure vitesse allaient affronter la formidable épreuve et essayer de battre les spécialistes du fond : c'étaient Cottereau et Fournier alors à peu près imbattables... sur 1 kilomètre et qu'on avait décidé à essayer sérieusement la course contre des stayers tels que Stéphane, Jules Dubois, Meyer, Corre, Allard, Nicodémi, Huzelstein, Hoden, etc., etc.

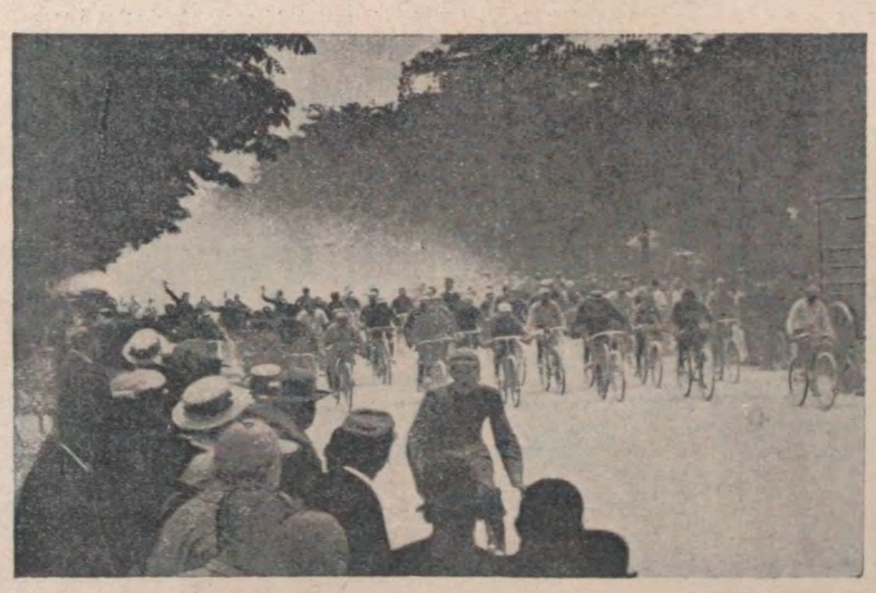
Un seul étranger était inscrit : l'Ecossais Lumsden, mais on prisait peu sa chance dans une course où il devait être livré à ses propres forces.

En somme, le quatuor des favoris se composait de Stéphane, Dubois, Cottereau et Fournier avec un gros point d'interrogation pour ces deux derniers. Le quatuor se réduisit d'ailleurs à un trio, car au dernier moment Fournier, qui était au service militaire, ne put obtenir l'autorisation nécessaire et dut s'abstenir? Toute sa préparation avait été ainsi faite en pure perte.

Un temps superbe marqua les deux journées réservées à la course ; la température était assez élevée, le ciel d'un bleu limpide, et seul un vent assez fort soufflant du nord-est devait gêner les coureurs.

Le départ fut donné à huit heures précises du matin à un lot imposant de 67 partants. Un fait curieux le marqua : Corre ayant manqué le train de la veille arriva à Bordeaux *le matin même*, à 6 heures, pour se mettre en ligne à 8 heures, après avoir passé la nuit en wagon !

Pour en revenir à la course elle-même, disons qu'elle fut dès les premiers kilomètres marquée par un double accident qui lui enleva une partie de son intérêt et faillit la réduire à un « cavalier seul » de Stéphane. Un chien — toujours le maudit chien — provoqua la chute de Cottereau et Dubois ; tous deux remontèrent, mais tandis que Cottereau parvenait à se remettre et à rattraper bientôt Stéphane, resté seul en tête, Dubois, plus fortement contusionné s'arrêta un peu plus loin et abandonna la course, la rage au cœur.



1893. — UNE ARRIVÉE HISTORIQUE !
Cottereau et Stéphane à 100 mètres du but.

Avant Angoulême, Lumsden livré à ses propres forces disparaissait de la course lui aussi, et le duel terrible qui ne devait se terminer qu'à Paris, commençait entre Stéphane et Cottereau.

Le récit de la course de 1893 se résume d'ailleurs dans cette passionnante bataille de deux hommes se tenant roue à roue pendant près de 600 kilomètres; l'un, Stéphane, souriant et dispos, semblant toujours prêt à lâcher son rival, l'autre Cottereau, nerveusement cramponné à son guidon, la face livide et l'air d'un homme « fini » et puisant dans une volonté prodigieuse assez de forces pour suivre Stéphane jusqu'au bout et le battre sur le poteau !

Les autres concurrents ne furent que des comparses, intéressants peut-être, mais dont les performances passent naturellement au second plan.

L'opinion fut unanime pour dire que Cottereau n'avait accompli sa performance qu'au prix d'efforts terribles. Dès Angoulême, les dépêches le signalaient comme ayant l'air d'un homme « fini » et, tous ceux qui l'ont vu sur la route n'oublieront jamais l'implacable expression de son visage et l'espèce de rage désespérée avec laquelle il se cramponnait à la roue de son rival. Cette opinion est en désaccord avec celle qu'on a lue plus haut de Cottereau lui-même, disant qu'il n'avait à aucun moment douté de la victoire,

(Cliché Bacenne.) 1893. — COTTEREAU.

nous avons cependant tenu à la signaler en biographes impartiaux.

Ce qui est certain, en tous cas, c'est que la performance du vainqueur de 1893 est une des plus belles qu'on ait eu à enregistrer sur la route classique, témoin pourtant de tant d'héroïques prouesses depuis huit ans.

Quelques notes complémentaires ne seront pas déplacées en ce qui concerne l'émouvante arrivée des deux premiers, d'autant plus qu'elle donna lieu à des discussions sans fin, en raison des incidents qui la marquèrent.

La foule était, en effet, si compacte sur le boulevard Maillot, aux abords du restaurant Gillet que les deux coureurs et leurs entraîneurs eurent beaucoup de peine à se frayer un passage. Tous deux luttèrent cependant de leur mieux et Cottereau passa devant le juge à l'arrivée, M. Jules Minart, avec environ une demi-longueur d'avance sur Stéphane.

On devine l'animation qui régnait et les manifestations fiévreuses qui suivirent cette sensationelle fin de course de près de 600 kilomètres. Les partisans de Stéphane protestèrent furieusement et sur leurs conseils l'excellent stayer déposa une réclamation, se basant sur ce fait qu'il avait pris l'endroit où se trouvait la bande indiquant l'arrêt des entraîneurs, pour l'arrivée. Il convient d'ajouter qu'on avait dû reculer de 20 mètres le lieu d'arrivée habituel, en raison de la foule qui l'encombrait.

Les commissaires des courses, après une longue délibération, repoussèrent cependant la réclamation de Stéphane. Mais ces incidents eurent pour résultat de décider les organisateurs à transférer dès l'année suivante le lieu d'arrivée de la course sur un vélodrome.

. . . . . .

VICTOR BREYER et R. COQUELLE.

(1) *Les Géants de la Route*, ouvrage illustré de 30 photogravures, par Victor Breyer et Robert Coquelle avec préface de Maurice Martin. Prix : 1 franc (ou 1 fr. 25 franco) chez Brocherioux, éditeur, 15, rue des Saints-Pères, Paris.

LES CHIENS DE GUERRE DANS L'ARMEE ALLEMANDE

Il est un fait assez curieux à constater : La France est le pays par excellence des inventions et des innovations, et c'est presque toujours l'étranger qui en profite, les exploite et les perfectionne.

Voici, par exemple, l'utilisation des chiens au service des armées en campagne; notre pays fut le premier — dans la période moderne, car Rome eut ses escadrons de chiens de guerre — à adjoindre des chiens aux éclaireurs des bataillons d'infanterie ou aux ambulanciers.

En France, tout est feu de paille: après l'enthousiasme des premiers mois, l'indifférence vint, puis l'oubli, puis enfin la proscription des toutous militaires.

Qui se souvient encore aujourd'hui du lieutenant Jupin, qui le premier organisa en France, au 32e d'infanterie, à Tours, un service d'éclaireurs et d'ambulanciers à quatre pattes? Il a disparu des contrôles de l'armée active, et ne figure plus, si toutefois c'est lui, que sur les contrôles de l'armée territoriale, avec toujours le grade de lieutenant! Ayez donc de l'esprit d'initiative, une idée utile qui sorte de la monotonie de l'exécution du tableau de service journalier pour être ainsi récompensé!

Le lieutenant Jupin, il y a une dizaine d'années, a publié un traité très complet du dressage et de l'utilisation des chiens de guerre qui a servi..... de modèle à ceux publiés en Allemagne et aussi en Russie.

Sans doute ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on enrégimente le chien. Sans parler des chiens de Cuba, ces auxiliaires des gendarmes espagnols, il y a quelques vingt ans, les Magnésiens possédaient un corps d'armée de chiens. Les chiens gaulois de Vercingétorix et des chefs chevelus firent plus d'une fois sentir leurs crocs aux légionnaires romains qui à leur tour, installèrent la gent canine derrière les remparts de leurs *oppida*. Henri VIII, le Barbe-Bleue d'Angleterre, allié de Charles-Quint contre François Ier, ne lui envoya-t-il pas, en même temps que des contingents de soldats, un bataillon de six cents chiens de la race de Saint-Hubert ? L'empereur d'Allemagne fut même tellement satisfait du service de ces combattants à quatre pattes qu'il les cita plusieurs fois à l'ordre du jour des armées impériales, vantant leur fermeté et leur bravoure, Il y aurait un volume à écrire sur les hauts faits de guerre à inscrire à l'actif de nos amis les chiens.

UN CHIEN ET SON GARDIEN EN MARCHE.

Mais avec l'armement moderne, les fusils Lebel, les balles Pralon, les canons Deport, les crocs des braves toutous ne sauraient plus être considérés comme armes offensives; mais on peut du moins utiliser les qualités spéciales à sa race : sa sensibilité olfactive, son dévouement à son maître, son instinct de gardien et de défenseur.

La tentative du lieutenant Jupin avait parfaitement réussi, et il serait intéressant — au moment même où l'Allemagne s'occupe plus activement que jamais des «chiens de guerre » — de savoir pour quel motif on s'est décidé en France à ne plus avoir recours à ces utiles auxiliaires. Serait-ce par hasard pour la raison qui fit rejeter l'emploi du zébus ou bœuf à bosse, lors de l'expédition de Madagascar? Qu'on jette donc un coup d'œil dans les cours des quartiers ou des casernes, et l'on se convaincra si le chien, lui, n'est pas bel et bien un animal militaire.

CHIEN SECOURANT UN BLESSÉ.

CHIEN DE GUERRE ABOYANT, PRÈS D'UN SOLDAT MORT, POUR DEMANDER DE L'AIDE.

C'est depuis 1888 que dans *tous* les bataillons de chasseurs de l'armée prussienne il y a des « chiens de guerre ». Chaque compagnie possède maintenant au moins deux chiens dressés; ce sont ou des pointers allemands à poils ras, ou des chiens de berger, ou encore des grands loulous. Un soldat est spécialement affecté à chaque chien, pour les soins et le dressage et un lieutenant est le grand maître du chenil. Ces soldats n'assistent dans leur compagnie qu'aux manœuvres du matin : ils consacrent l'après-midi à leurs chiens.

Leur dressage ressemble assez à celui employé partout pour la chasse : Tout d'abord on les exerce à une obéissance passive de tout militaire, puis dans la campagne ou sur les terrains de manœuvre, on les habitue à rechercher des objets quelconques, à les rapporter, puis à porter un objet qu'on leur confie à un autre soldat d'une autre compagnie ou portant un autre uniforme; c'est le premier pas vers le port des dépêches, qui est une des principales et plus importantes fonctions des chiens de guerre.

En général, on fait accompagner les jeunes chiens d'un vieux bien dressé qui leur sert de professeur.

Un autre service des chiens de guerre de l'armée allemande, est le transport des cartouches; voici comment on en pratique le dressage : Aussitôt l'engagement commence, les « soldats de chiens » conduisent leurs bêtes auprès des coffres à munitions et la chacun d'eux est chargé de 150 cartouches, divisées en deux paquets de 75, placées dans de petits sacs formant sellettes. En possession de son fardeau, le chien part pour retrouver sa compagnie sur la ligne de feu, et sitôt qu'il est débarrassé de son premier chargement, il retourne vers son maître pour recevoir une nouvelle provision. Parfois il arrive qu'un chien se trompe de

compagnie, mais il s'en aperçoit de suite et se refuse absolument de se laisser prendre ses cartouches par des soldats d'une compagnie qui n'est pas la sienne, tellement il connaît bien les hommes avec lesquels il est habitué à vivre.

En outre de ces services très guerriers, on a, depuis deux ans, en Allemagne, habitué certains « chiens de guerre » à la recherche des blessés ou des morts. Quand la bête a découvert un soldat blessé ou mort, elle s'arrête, s'assied à ses côtés et fait entendre des aboiements plaintifs jusqu'à ce que l'on vienne; si personne ne répond à ses appels, elle cherchera doucement à s'emparer d'une partie quelconque de l'uniforme du soldat, le casque de préférence, elle le rapportera au camp, et guidera l'infirmier vers l'endroit où il y a urgence à porter du secours.

En 1895, l'empereur d'Allemagne voulut offrir au sultan deux chiens de guerre dressés; il les choisit parmi ceux du régiment des chasseurs de la garde; deux hommes devaient accompagner le cadeau impérial jusqu'à Constantinople. Mais voilà qu'en cours de route, l'un des chiens, « Franz », peu satisfait sans doute de quitter son régiment, rompit sa chaîne et sauta du train en marche près de Guben, sur les frontières de Silésie; il fut recueilli par des bergers qui le renvoyèrent à Postdam, où il réintégra son ancien bataillon auquel il était si attaché.

CHIENS PORTANT DES CARTOUCHES AUX TIRAILLEURS.

C'est le comte von Perponcher-Seidlnitzky qui depuis cinq ans est en Allemagne chargé de la direction et du dressage des chiens de bataillon de la garde; chaque année, aux diverses expositions canines qui ont lieu en Allemagne, il expose des « chiens de guerre » et les murs du chenil de Postdam sont couverts de diplômes et de médailles.

Cependant on n'a pas encore de nos jours pu constater les services que pourront rendre les chiens sur un champ de bataille réel; mais si l'on considère l'importance et le caractère très sérieux des manœuvres annuelles de l'armée allemande, on peut facilement prédire que les chiens ne trouveront que peu de différence entre le simulacre de la guerre et son épouvantable réalité.

LES SEPT CHIENS ATTACHÉS AU BATAILLON DE CHASSEURS DE LA GARDE.

PAUL MÉGNIN.

UN TRICYCLE EN MAL D'ENFANTS
Abandonnez cinq minutes votre motocycle dans un village et voilà comment vous le trouverez!

L'AUTOMOBILE-CLUB D'ORLÉANS! (EN FORMATION)
Quelques-uns, ô honte! sont venus déjeuner à la Ferté-Alais dans le fiacre 46.

AVANT LE DÉPART.
Les officiels partent en voiture à la recherche des concurrents disseminés sur la route en quête du poteau de départ.

(Photographies du Dr Léon Petit.)

UNE FIN TRAGIQUE

UN des amateurs les plus sympathiques du monde sportif, M. Chaudron, s'est tué d'une façon tragique au cours d'une réunion vélocipédique organisée par l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques au vélodrome municipal de Vincennes.

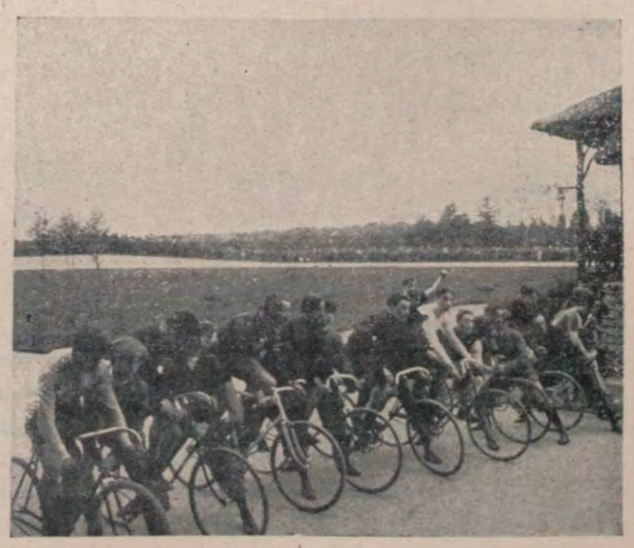
M. CHAUDRON

Par suite d'une imprudence commise par un garde qui avait cru pouvoir se précipiter au secours d'un concurrent qui venait de tomber, une collision encore plus importante se produisit. Le garde fut renversé par M. Chaudron qui arrivait à toute allure et les deux hommes tombèrent, inanimés, sur le ciment.

Le garde en fut quitte pour quelques contusions, mais on ne put rappeler à la vie le malheureux Chaudron, dont la base du crâne était fracturée, blessure mortelle, hélas!

Cet incident douloureux a provoqué une grosse émotion dans les milieux cyclistes où M. Chaudron ne comptait que des amis. La *Vie au Grand Air* se joint à ces derniers pour envoyer à la famille de l'infortuné sportsman ses plus sincères compliments de condoléances.

G. B.



Chaudron
LE DÉPART DE LA DERNIÈRE COURSE A LAQUELLE M. CHAUDRON A PRIS PART

AUTOUR DE LA COUPE DES MOTOCYCLES

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Le Père des Démontables

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

CHAUFFEURS, ALLEZ VOIR
LE FREIN VINET POUR AUTOMOBILES
25, rue Brunel
Le seul prenant en avant et en arrière et complètement incassable.

Vital
PNEUMATIQUE

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

Levallois-Perret. — Imp. CRÉTÉ DE L'ARBRE, 55, rue Fromont